Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9253**

17. Wahlperiode 02. 04. 2012

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Markus Tressel, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Luftverkehr – Verkehrswachstum, Verlagerungspotentiale und Planung von Flugrouten

Der Luftverkehr ist insbesondere durch Liberalisierung und hohe staatliche Subventionierung in den beiden letzten Jahrzehnten erheblich gewachsen. Verbunden damit ist eine Zunahme des Fluglärms, insbesondere in den sensiblen Nachtstunden. Die Ausweitung der Luftbewegungen und der Aus- bzw. Neubau von Großflughäfen, wie beispielsweise in Frankfurt, Berlin und München, haben in den letzten Wochen und Monaten zu massiven Protesten geführt, verbunden mit der Forderung nach einem generellen Nachtflugverbot in der Zeit von 22 bis 6 Uhr.

Trotzdem sieht die Bundesregierung offenbar keinen Handlungsbedarf. Es sind weder Initiativen zur Verbesserung vor Fluglärm in der Nacht geplant, noch eine Veränderung am Verfahren zur Festlegung von Flugrouten. Ebenso werden die im Flughafenkonzept der Bundesregierung 2009 gestellten Ziele, wie zum Beispiel Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern, nicht nachdrücklich verfolgt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch war das jährliche Passagieraufkommen im Zeitraum von 2000 bis 2011 an deutschen Flughäfen?
2. Wie hat sich das Passagieraufkommen an deutschen Flughäfen im Zeitraum von 2000 bis 2011 unterschieden nach inländischen, europäischen und interkontinentalen Verbindungen entwickelt (bitte tabellarisch in Jahresschritten auflisten)?
3. Welchen Anteil hatten jeweils inländische, europäische und interkontinentale Verbindungen im Zeitraum von 2000 bis 2011 an deutschen Flughäfen (bitte absolute und prozentuale Werte nennen und nach Jahren getrennt darstellen)?
4. Wie hat sich im Zeitraum von 2000 bis 2011 das Gesamtfrachtaufkommen an deutschen Flughäfen entwickelt (bitte tabellarisch in Jahresschritten darstellen)?
5. Wie haben sich im Zeitraum von 2000 bis 2011 im Frachtverkehr die Anteile von Belly-Fracht, Standard Cargo und Express-Fracht an deutschen Flughäfen entwickelt (bitte tabellarisch in Jahresschritten darstellen, absolute und prozentuale Werte angeben)?

6. Welcher Anteil von Belly-Fracht, Standard Cargo und Express-Fracht wurde jeweils im Zeitraum von 2000 bis 2011 während der gesetzlichen Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr von und zu den deutschen Flughäfen transportiert (bitte tabellarisch in Jahresschritten darstellen)?
7. Welchen Anteil machten bei den Flugbewegungen zwischen 22 bis 6 Uhr bei Belly-Fracht, Standard Cargo und Express-Fracht an deutschen Flughafen jeweils inländische, europäische und interkontinentale Verbindungen aus (bitte tabellarisch in Jahresschritten darstellen)?
8. Wie hat sich im Zeitraum von 2000 bis 2011 das jährliche Frachtaufkommen an den Flughäfen Frankfurt am Main, Köln/Bonn, München, Frankfurt/Hahn, Leipzig/Halle entwickelt (bitte tabellarisch in Jahresschritten nach Standorten getrennt darstellen)?
9. Wie haben sich im Zeitraum von 2000 bis 2011 im Frachtverkehr die Anteile von Belly-Fracht, Standard Cargo und Express-Fracht an den Flughäfen Frankfurt am Main, Köln/Bonn, München, Frankfurt/Hahn, Leipzig/Halle entwickelt (bitte tabellarisch in Jahresschritten nach Standorten getrennt darstellen)?
10. Wie hat sich das Passagieraufkommen im Zeitraum von 2000 bis 2011 auf folgenden Relationen entwickelt (bitte tabellarisch in Jahresschritten nach beförderten Personen und Anzahl der Flüge darstellen)?
    - Berlin–Frankfurt am Main
    - Berlin–München
    - Berlin–Stuttgart
    - Berlin–Köln/Bonn
    - Berlin–Düsseldorf
    - Hamburg–München
    - Hamburg–Frankfurt
    - Frankfurt–München
    - Düsseldorf–München
    - Köln–München
11. Wie hat sich das Passagieraufkommen auf den folgenden Relationen im Bahnverkehr im Zeitraum von 2000 bis 2011 entwickelt (bitte tabellarisch in Jahresschritten und nach Anzahl der beförderten Personen darstellen)?

    a) Berlin–Frankfurt am Main

    b) Berlin–München

    c) Berlin–Stuttgart

    d) Berlin–Köln/Bonn

    e) Berlin–Düsseldorf

    f) Hamburg–München

    g) Hamburg–Frankfurt

    h) Frankfurt–München

    i) Düsseldorf–München
12. Wie viele der Flüge im Jahr 2011 fanden von und zu folgenden deutschen Flughäfen statt, die mit der Bahn heute innerhalb von vier Stunden erreichbar sind (bitte nach Flughäfen getrennt darstellen)?

a) Flughafen Frankfurt
b) Flughafen München
c) Flughafen Berlin
d) Flughafen Düsseldorf
e) Flughafen Hamburg
f) Flughafen Köln/Bonn
g) Flughafen Stuttgart
h) Flughafen Hannover
i) Flughafen Nürnberg
j) Flughafen Hahn
k) Flughafen Leipzig
l) Flughafen Bremen
m) Flughafen Dortmund
n) Flughafen Dresden
o) Flughafen Münster-Osnabrück

13. Wie viele der Flüge im Jahr 2011 fanden von und zu folgenden deutschen Flughäfen statt, die mit der Bahn nach Realisierung aller Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene innerhalb von vier Stunden erreichbar wären (bitte nach Flughäfen getrennt darstellen)?

a) Flughafen Frankfurt
b) Flughafen München
c) Flughafen Berlin
d) Flughafen Düsseldorf
e) Flughafen Hamburg
f) Flughafen Köln/Bonn
g) Flughafen Stuttgart
h) Flughafen Hannover
i) Flughafen Nürnberg
j) Flughafen Hahn
k) Flughafen Leipzig
l) Flughafen Bremen
m) Flughafen Dortmund
n) Flughafen Dresden
o) Flughafen Münster-Osnabrück

14. Welche Maßnahmen im Einzelnen hat die Bundesregierung bisher ergriffen, bzw. welche sind bis zum Ende der Legislaturperiode noch geplant, um die im Flughafenkonzept der Bundesregierung von 2009 gestellten Ziele zur Verkehrsverlagerung und Kapazitätsausschöpfung umzusetzen?

15. Wird die Bundesregierung die Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgreifen, und auf der Basis der Raumordnungskompetenz länderübergreifende Standortkonzepte für Flughäfen aufstellen?

a) Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind geplant?

b) Falls nein, wie wird die Ablehnung begründet?

16. Wird die Bundesregierung Gesetzesinitiativen ergreifen, um Lärmobergrenzwerte für unzumutbaren Fluglärm im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zu verankern?

    a) Falls ja, welche gesetzlichen Regelungen sind geplant?

    b) Falls nein, wie lautet die Begründung dafür?

17. Plant die Bundesregierung die Integration der Planungsverfahren zum Erlass von Flugrouten ins Planfeststellungsverfahren?

    a) Falls ja, welche gesetzlichen Regelungen sind geplant?

    b) Falls nein, wie lautet die Begründung dafür?

18. Plant die Bundesregierung die Einführung rechtlicher Regelungen zum Verfahren zur Festlegung von Flugrouten?

    a) Falls ja, welche gesetzlichen Regelungen sind geplant?

    b) Falls nein, warum nicht?

19. Wie will die Bundesregierung künftig sicherstellen, dass die von der Deutschen Flugsicherung bestimmten Flugrouten nicht wesentlich von der im Planfeststellungsverfahren unterstellten Grobplanung abweichen?

    a) Sind rechtsverbindliche Regelungen für die in der Grobplanung unterstellten Flugkorridore geplant?

    b) Sollen die Betroffenen künftig Einspruch gegen die per Rechtverordnung erlassenen Flugrouten erheben können?

20. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, die Planung von Flugrouten und -verfahren künftig in einem separatem Beteiligungsverfahren durchzuführen?

21. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das Umweltbundesamt frühestmöglich in das Verfahren zur Festlegung der Flugrouten einbezogen werden sollte, das heißt bereits in der Phase der Erarbeitung der Flugrouten?

    Falls nein, warum nicht?

22. Warum hält es die Bundesregierung für ausreichend, dass bei der Planung von Flugrouten lediglich Träger des öffentlichen Rechts im Rahmen der Fluglärmkommissionen angehört werden müssen, und eine Beteiligung der Lärmbetroffenen nicht zwingend vorgesehen ist?

23. Inwieweit wird von der Bundesregierung der Schutz vor Fluglärm gemäß § 29b LuftVG auch als Gefahrenabwehr interpretiert?

24. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass laut § 32a LuftVG kein Lärmoptimierungsgebot für Flugrouten besteht?

    a) Falls ja, plant die Bundesregierung ein Lärmoptimierungsgebot im Luftverkehrsgesetz zu verankern?

    b) Falls nein, wie wird die Ablehnung begründet?

25. An welchen Standorten, und zu welchem Zeitpunkt wurde der Beratende Ausschuss gehört, der laut § 32a LuftVG vor dem Erlass der Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach dem Luftverkehrsgesetz zu hören ist, soweit diese dem Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge dienen?

a) An welchen Standorten wurde der Beratende Ausschuss vor Erlass der Rechtsverordnung nicht gehört?

b) Was waren die Gründe dafür, warum der Beratende Ausschuss nicht gehört wurde?

c) Welche rechtlichen Konsequenzen ergeben sich daraus, wenn der Beratende Ausschuss bei bisher erlassenen Rechtsverordnungen nicht gehört wurde?

Berlin, den 2. April 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333